TYGODNIK AUTO LOT

TREŚĆ NUMERU: „Wyniki Wyścigu Tatrzańskiego“ „Koleją czy samolotem“, „Wrażenia pierwszego lotnika“, „W wklęsłym lusterku“; Bogate rubryki: „Sygnalizujemy“, „Wypadki i zdarzenia“ i t. d.

MOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. 21 Sierpień 1928 r. Nr. 10.

Międzynarodowy WYŚCIG TATRZAŃSKI.

Rekordowa ilość uczestników. — Wspaniałe nagrody. — Zwycięstwo „Bugatti“ i „Austro-Daimlerów“.

(Artykuł na str. 2)



Por. LASALLE i adj. szef DUROYON, bohaterzy „RAIDU GWIAZDZISTEGO“ (list na str. 5)

Wyścig Tatrzański.

Ostatnie przygotowania i ostatni trening odbyły się w dniu 18-go t. j. w przeddzień wyścigu.

Pomimo rozmokłej jezdni w treningu tym szereg jeźdzców wykazało lepszy czas od zeszłorocznego.

Spis zawodników ustalony został następująco:

Kategorja sportowa: 1) p. *Bross* startujący na samochodzie marki „Hanomag"; 2) p. *Knapik* — „Hanomag"; 3) p *Kirschen* — „Fiat"; 4) p. *Meyer* — „Fiat"; 5) p. *Dygat* — „Tatra"; 6) *Szawernowski*, kierowca Salkowski „Imperial"; 7) p *Kuczewski* — „Tatra"; 8) Tatra, kierowca *Vermirowsky* — „Tatra"; 9) p. *Schwarzstein* — „Bugatti"; 10) p. *Liefeldt*, sam kieruje „Austro-Daimler"; 11) *hr. M Potocki* — „Austro-Daimler"; 12) *Zawidowski* — „Austro-Daimler"; 14) p. *hr. Cieński* — „Austro-Daimler"; 15) p *hr. A. Potocki* — „Austro-Daimler"; 16) *hr. Romer* — „Chrysler"; 17) p. *Żmigród*, kierowca p. Malinowski — „Dodge"; 18) *Żmigród*, kierowca Żmigród — „Dodge"; 19) *pos.Dąbrowski*, kierowca Judasz — „Studebaker"; 20) *B. Wolfner* — „Steyer"; 21) *Kallormann* — „Stutz".

Kategorja wyścigowa: 22) *Ks. Lichtenstein* — „Graeff et Stifft"; 23) *Liefeldt* — „Austro-Daimler"; 24) *dr. Vetterli* — „Bugatti"; 25) *Jan Ripper* — „Bugatti"; 26) *Meyer* — „Fiat".

Kategorja „Chors concours": 27) p. *P. Bitschan* na „Stutz'u".

W dniu wyścigów ruch w Zakopanem i okolicy niebywały. Ustalono specjalne przepisy policyjne normujące ruch samochodowy, ulicami: Chramcówki, Jagiellońską, Chałubińskiego, Zamojskiego i Krupówki zaprowadzony ruch jednostronny; od pomnika Chałubińskiego do Morskiego Oka dwustronny. Przestrzeń na szosie Morskie Oko — Łysa Polana (miejsce startu) zamknięta była dla pojazdów konnych od g. 11.30, a od g. 12.30 aż do końca wyścigów i dla wozów motorowych.

Trasa wyścigu wiodła od Łysej Polany, (21 klm. od Zakopanego) na przestrzeni $7^1/_2$ klm.

Zjazd na zawody ogromny, przybyły liczne wycieczki z Czechosłowacji, p. *Bishop* reprezentant Amerykańskiego Związku automobil. w Europie, właściciel i redaktor „Paris Temps", delegat Ministerstwa robót publicznych p. *Michajner*, (przywożąc *specjalną nagrodę ministerstwa*). Ponadto przyjechali z Krakowa: wojewoda *Darowski*, wicewojewoda *Duch*, generał *Wróblewski*, oraz tłumy publiczności, które przyglądały się wyczynowi zawodników, z specjalnie urządzonych dwu trybun (na finichu, serpentynach) i wyznaczonych miejsc przy Łysej Polanie, które dawały możność obserwowania jeźdzców na 3 wirażach i części prostej.



Nagrody dla zawodników przedstawiały się imponująco: *„Wielka nagroda Tatr"* (waza srebrna—Ludwik XVI, wagi 22 funtów), drugą z koleji nagrodą przechodnią była nagroda *Automobilklubu Polski*, nagroda za najlepszy czas dnia, *Krakowskiego Klubu Automobilowego* za najlepszy czas w kategorji sportowej, *m. Krakowa* — za najlepszy czas w wyścigu, i nagroda firmy *Bosch* (specjalna).

Nagrody klasyfikacyjne za najlepszy czas dnia, K. K. A., wiceprezesa K. K. A. p. *Hładij* — za drugi czas dnia. *Komisji Sportowej K. K. A. — za trzeci czas dnia.*

W dalszym wykazie nagród figurowały. Nagroda prezesa Komisji Sportowej K. S. K. A. p. *Rippera* — sam. wyścig. klasa C, nagroda Towarzystwa Naftowego *„Limanowa"* — sam. wyścig. klasa D, — nagroda p. *A. Oborskiego* sam wyścig. klasa F., nagroda *„Austro-Daimler"* sam.—wyścig klasa G., nagroda *Małopolskiego Klubu Au omobil.* — sam. sport. klasa C., nagroda *L. Hubickiego* — sam. sport. klasa D., nagroda *J. Kowalskiego* i Spółki—sam. sportowy, klasa E., nagroda Towarzystwa ubezpieczeń *„Vesta"* — sam sport. klasa F., nagroda hotelu *„Bristol"* w Zakopanem — sam. sport klasa G, *nagroda Gminy Zakopane*—sam. sport. kl. H., nagroda specjalna hr. *A. Potockiego* dla zawodnika zagranicznego, nagroda *Ministerstwa robót publicznych* dla zawodnika polskiego, nagroda p. *G. Marca* dla zawodnika zagranicznego, nagroda *„Galicja"* S. A., nagroda *„Karpaty"* za oliwę, firmy „Vacum Oil Company" detto, zastępstwo rop. *„Pirelli"*.

Wyniki wyścigu tatrzańskiego, przyniosły zwycięstwo wozom marki Bugatti, które zdobyły wszystkie kategorje nagród. Rekord wyścigowy zdobył *Jan Ripper* na $1^1/_2$ litrowym Bugatti z kompresorem, przebywając dystans wyścigowy $7^1/_2$ klm. w 5 min. 47.1 sek.

Drugi był *Liefeldt* na Austro-Daimlerze, o czasie 6 min. 2.33 sek. 3) Vetterli na Bugatti: 6 min. 17.37 sek. 4) Książe *Lichtenstein* na Graeff Srifft: 6 min. 26.68 sek. 5) *Meyer* na Fiacie: 8 min. 25.41 sek.

W kategorji sportowej najlepszy czas zdobył *Szwarzstein* na Bugatti: 6 min. 28.18 sek. 2) Zawidowski na Austro-Daimlerze 6 min. 50.97 sek. 3) *A. Potocki* na Austro-Daimlerze. 6 min. 51.25 sek. 4) Maurycy *Potocki* na Austro-Daimlerze: 7 min. 14.31 sek., *Vermirowsky* na Tatrze o czasie 7 min. 14 sek., *Cieński* na Austro-Daimlerze 7 min. 27.96 sek., *Kellerman* na Stutz'u 7 m. 38.17 sek.; *Romer* na Chryslerze 8 m. 1.57 sek.; *Malinowski* na Dodge 8 m. 18.04 sek.; *Meyer* na Fiacie 8 m 22.55 sek.; *Bogucki* na Bugatti 9 m. 20.30 sek.; *Dygat* na Tatrze 9 m. 14.08 sek.; *Kuczewski* na Tatrze 9 m. 58.88 sek.; *Knappik* na „Hanomag" 10 m. 21.16 s; *Bross* na tejże marce 11 m. 42.36 sek.; *Salkowski* na Imperial 11 m. 42.59 sek.

Poza konkursem startował *Bitschan* na Stutz'u robiąc doskonały czas 7 m. 32.20 sek.

S. K.

(Ocenę raidu i techniczne sprawozdanie, podamy w Nr. 11 „Autolotu".)

Koleją czy samolotem.

Pomimo tego, iż statystyki żeglugi powietrznej wykazują pełne bezpieczeństwo i chociaż z miesiąca na miesiąc wzrasta frekwencja pasażerska na linjach powietrznych, to jednak stwierdzić trzeba, że *ogół nasz ciągle odnosi się do samolotu*, który niewątpliwie jest idealnym środkiem lokomocji, *z uprzedzeniem*.

Często na zadawane pytania, dlaczego ktoś nie posługuje się komunikacją powietrzną, otrzymuje odpowiedź, że *odstrasza go obawa przed chorobą morską, zawrotami głowy*, no i wreszcie nieszczęśliwemi wypadkami.

Podobne zastrzeżenia, są jedynie dowodem, że publiczność nasza bardzo mało interesuje się lotnictwem, skutkiem czego obawy jej polegają na nieporozumieniu.

Zastanówmy się przedewszystkiem nad kwestją bezpieczeństwa:

Ogół przyzwyczaił się zawierzać swoje życie kolejom. Uprzytomnijmy sobie na ile niebezpieczeństw narażony jest pociąg pędzący z szybkością 60—80 klm. na godzinę. Ile to zwrotnic czy semaforów fałszywie nastawionych, uszkodzeń torów, mostów, tuneli może spowodować na każdym kroku katastrofę. Przypomnijmy sobie od jak licznego personelu kolejowego zależne jest zdrowie i życie pasażera. A mimo tego uważamy za naturalne—spokojnie spać i jeść w wagonach kolejowych.

Porównajmy teraz z kolejnictwem samolot. Wzbija się on w powietrze po gruntownie przeprowadzonej próbie silnika, po ścisłem sprawdzeniu czy wszystkie wiązania są w należytym porządku. Kontrolę wykonuje personel towarzystw lotniczych i specjalnego międzynarodowego Biura Veritas. Samolot leci po szlaku wolnym od wybojów i zakrętów, znając uprzednio dokładnie — z meldunków meteorologicznych, nadchodzących przed każdy startem płatowca—warunki atmosferyczne, w jakich będzie przebiegał swój szlak. Cóż zatem może się stać w powietrzu? Defekt silnika. Słuszna to uwaga, jednak nie można zapominać, że silnik bynajmniej nie jest synonimem katastrofy. W wypadku zaprzestania pracy motoru bowiem, pilot ma możność wyszukania dogodnego miejsca do lądowania. Podkreślić przytem należy, że *terenów do lądowania w całej Polsce jest bardzo dużo* i że cała nasza ojczyzna, dzięki wyjątkowo korzystnym warunkom terenowym, nosi zasłużone miano centralnego lotniska Europy. Konsekwencję zatem defektu silnika—tego „najgroźniejszego niebezpieczeństwa" może być zwykle, albo przedłużenie czasu podróży, albo też w wypadku, gdy uszkodzenia silnika nie da się usunąć na miejscu, konieczność dokończenia podróży koleją. Dodać należy, że w myśl § 63 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca r. b. o prawie lotniczem na towarzystwach komunikacji powietrznej w wypadku przerwy podróży ciąży obowiązek zwrotu kosztów przejazdu do miejsca lądowania samolotu do najbliższego miejsca, z którego pasażer może podjąć dalszą podróż.

Teraz kwestja choroby morskiej wzgl. powietrznej:

Odporność organizmów jest zupełnie indywidualną, jednak stwierdzić się musi, że, ogólnie biorąc, organizm ludzki jest bezwarunkowo bardziej odporny na chorobę powietrzną, niż na chorobę morską oraz, iż *choroba powietrzna ma o wiele łagodniejszy przebieg, niż choroba na morzu*. Wreszcie nie można zapominać, że z jednej strony osoby wrażliwe nie są wolne od choroby nawet przy podróży kolejowej, z drugiej zaś, że istnieją środki uodparniające organizm przeciw chorobie. *Najważniejszą rzeczą jest nie martwić się i nie oczekiwać choroby*, gdyż tem samem pobudza się organizm do zaburzeń.

Powstaje do wyjaśnienia kwestja zawrotów głowy i rzekomego ujemnego wpływu podróży powietrznej na organizm ludzki.

Przedewszystkiem stwierdzić trzeba, że *zawroty głowy są wierutną plotką*. Opieranie się zaś na tej przesłance, iż mając zawroty głowy, skoro patrzy się w dół z balkonu kilkupiętrowej kamienicy, musi się mieć jeszcze bardziej niemiłe uczucie, patrząc z 1000 mtr. czy 2000 mtr. wysokości z okna samolotu jest pozbawione wszelkiej słuszności. Samolot w powietrzu bowiem oderwany i nie mający połączenia z ziemią, daje bez wyjątku wszystkim pasażerom wrażenie, iż podłoga kajuty samolotu jest tem samem oparciem co powierzchnia ziemi, skoro się jest w górach lub na górnych piętrach zabudowań. Dlatego też przy podróży powietrznej niema się ani zawrotów głowy, ani też niemiłego uczucia *„ciągnięcia w dół"*.

Wpływ kurzu
na silnik samochodowy.

Samochód, powracający już nie z jakiejś dalekiej wycieczki, lecz z przejażdżki za miasto z Wilanowa, Konstancina, Otwocka, pokrywa się grubą warstwą kurzu.

A ileż tego kurzu w samej Warszawie? Ten kto miał sposobność oglądania naszej stolicy z lecącego samolotu wie, że nad syrenim grodem o każdej niemal porze dnia unosi się gęsty obłok kurzu, stanowiący jakby sztuczną zasłonę dymową.

Sądzę, że naszych automobilistów zainteresują *wyniki badań amerykańskich o wpływie kurzu na zużycie silnika samochodowego.* Należy zaznaczyć, że inżynierowie amerykańscy Semmers i Hoffmann, zbadali skrupulatnie skład chemiczny, rozmiary cząsteczek *kurzu* i jego ciężar gatunkowy, a następnie określili ilość kurzu wchłanianego przez silnik i zbadali stopień oddziaływania kurzu na zużycie silnika. Doświadczenia były przeprowadzane nietylko podczas normalnej pracy silnika, lecz zostały sprawdzone doświadczeniami laboratoryjnemi. Skład chemiczny kurzu drogowego wziętego z rozmaitych Stanów Ameryki Północnej, wskazuje, że są różnice tylko w składzie chemicznym, lecz jako regułę należy przyjąć, że na wagę *90% kurzu stanowią składniki mineralne,* a około *10% składniki organiczne.* Badanie cząsteczek kurzu pod mikroskopem wskazuje, że przeważnie składają się one z twardych kryształków o ostrych brzegach. Stopień szkodliwego oddziaływania kurzu na silnik zależy od ilości, wielkości i materjału z którego składają się jego cząsteczki, a także od szybkości trących się części silnika i od smarowania. Oczywiście, że dla podrapania trących się części cząsteczki kurzu winny być większe od grubości warstwy smaru pomiędzy powierzchniami tych części. Badanie silnika samochodowego wskazuje, że najbardziej zużywają się *górne części cylindrów,* gdzie warstwa smaru jest cieńszą, wskutek czego pyłki kurzu robią *rysy* na ściankach. W dolnej części cylindrów warstwa smaru jest grubsza, a cząsteczki kurzu popadają tam już zmielone przez pierścienie tłokowe. Wskutek czego ścianki podlegają działaniu stosunkowo mniejszych części kurzu. W Ameryce zostało dokonane następujące doświadczenie: nowy silnik pracował w warunkach laboratoryjnych w przeciągu *36 godzin przy 1.500 obrotach w powietrzu wolnem od kurzu.* Po pracy silnik został rozebrany i zostały zmierzone cylindry, sworznie tłokowe i rowki pierścieniowe na obwodzie tłoka. W przeciągu następnych 36 godzin tenże silnik pracował w tychże warunkach, lecz w powietrzu, do którego *sztucznie wprowadzono 300 gr. kurzu.* Po odbyciu tej pracy silnik musiał iść *do remontu.* Oczywiście w praktyce, nader rzadko zachodzą wypadki, w których w przeciągu 36 godzin pracy silnik wciągnie *300 gram kurzu.* Jednakże Amerykanie obliczają, że silnik na drogach zakurzonych zużywa się *o 50—75% szybciej,* niż na drogach zawierających mało kurzu. Z tego względu we wszystkich ostanio wprowadzanych samochodach są zastosowane specjalne przyrządy *do oczyszczania powietrz.*

Jak widzimy kurz jest poważnym wrogiem samochodu.

J—cki.

Przewodnik po Warszawie.

Nawet wytrawny i doświadczony szofer, rdzenny warszawiak, (który miasto nasze i jego przedmieścia zna dobrze z czasów, gdy jeszcze jako „pentak" uganiał się po jego ulicach), znajduje się nieraz w kłopocie, gdy ma jechać na ulicę „Inflancką", lub „Ciuciumkiewicza" lub „Zarwaną", gdyż ulice te bądź powstały niedawno, bądź też, będące staremi naszemi znajomemi, otrzymały obecnie jakieś nowe, cudaczne nazwy. Nie wie o nich przeciętny policjant, którego się nawet pytać nie wypada, a nawet często i pasażer, zwłaszcza, jeżeli jest osobą przyjezdną lub mieszka w innej dzielnicy Warszawy.

Cóż wtedy robić?

Należałoby zwrócić uwagę Wydziału Technicznego Magistratu, lub Wydziału Regulacji miasta, aby jaknajrychlej wydały pełny plan Warszawy, zwłaszcza przedmieść, z dokładnemi nazwami wszystkich nowopowstałych i świeżo ochrzczonych ulic i udostępniły go wszystkim, którzy dotąd po Wielkiej Warszawie błądzą po omacku.

Plan taki, koniecznie przejrzysty i całkowicie zrozumiały, powinien być za niewielką opłatą do nabycia wszędzie, przedewszystkiem zaś w kioskach i u sprzedawców gazet t. zw. koszykarzy.

Jednakże i ten środek może się okazać bezskuteczny, jeżeli Rada Miejska nie powstrzyma się w nagannym zapędzie ciągłego przezywania ulic. W przeciwnym wypadku plan taki musiałby być wydawnictwem perjodycznem, uwzględniającym wszelkie nowatorskie zapały naszych „reformatorów" ulicznych.

I jeszcze jedno. Znając nawet dobrze śródmieście Warszawy, nikt nie potrafi przewidzieć, jaka z ulic jest w danym tygodniu rozkopana i którędy trzeba będzie objeżdżać, aby możliwie bez nakładania drogi dojechać do celu. W tym wypadku żaden plan nie pomoże, skuteczne byłyby tylko stałe ogłaszanie w pismach o tym, jak skądinąd bardzo pożyteczne dzieło naprawy bruków warszawskich postępuje i która z ulic jest w danym okresie dla ruchu kołowego zamknięta.

Oczywiście, chodziłoby o to, aby ogłoszenia tego rodzaju ukazywałyby się nie w Monitorze, ale w pismach dostępnych ogółowi kierowców zarówno zawodowych, jak i amatorskich.

Aspik.

Co do wpływu podróży powietrznej na organizm ludzki, to przytoczymy opinję lekarza, który specjalnie tą sprawą się zajmuje, dr. med. Stanisława Karpińskiego (opinja drukowana była na łamach pisma „Nowiny Lekarskie" w Poznaniu).

„Skoro wysokomierz wskazywał 2300 mtr. i szybowaliśmy nad lśniąco białemi szczytami chmur, wyłaniającemi się z pośród falistej powierzchni, jakby wzburzonego mleczno-białego morza, zauważyłem na twarzach towarzyszy podróży ożywienie. Sam odczułem radość życia oraz zauważyłem u siebie wolniejsze i głębsze wdechy czystego orzeźwiającego chłodnego górskiego powietrza. Zaciekawiony jak sprawia się w tych warunkach moje serce, które na poziomie ulic Warszawy wykonuje zazwyczaj rytmicznie około 80 skurczów na minutę, położyłem palce na tętnicę szprychową (art. radialis) i ku memu niemałemu zdziwieniu naliczyłem na minutę zaledwie 60 rytmicznych pełnych fal. Przypuszczając, że tak reaguje tylko moje serce, pracujące już od 58 lat, zbadałem puls towarzyszy podróży—wszystkich młodszych—nie wyłączając najmłodszego między nami—22 lat liczącego pilota i stwierdziłem u wszystkich 4 osób taką samą liczbę tętna z nieznacznemi odchyleniami (60—65 uderzeń na minutę) niezależnie od wieku i płci".

Reasumując powyższe wywody, stwierdzić trzeba, że podróże powietrzne są zdrowe, przyjemne i przynajmniej tak samo bezpieczne jak koleją, przyczem nie można zapominać iż są od tych ostatnich wielokrotnie szybsze i, w przeciwieństwie do podróży kolejowych, zupełnie niemęczące.

M.

Wrażenia pierwszego lotnika.

Dzisiaj, kiedy statek powietrzny opanował świat, kiedy oceany i bieguny stały się dla niego dostępne, ciekawem będzie niewątpliwie przypomnieć sobie wrażenia pierwszych, a zapomnianych dzisiaj już przez ogół pionierów lotnictwa.

Było to 21 listopada 1783 r., kiedy Francuz Pilâtre de Rozier ponad paryską dzielnicą Passy zawierzył swe życie aparatowi, który go uniósł w powietrze. *Był to pierwszy lot człowieka, który posługiwał się balonem papierowym* i unoszony był ogrzanem powietrzem. Jedynem obciążeniem balonu, poza lotnikiem *była wiązka suchej słomy dla podtrzymania ognia.* Tak jak w całej historji lotnictwa, mamy i tutaj przykład już nie odwagi, ale poprostu szaleństwa. Pilâtre de Rozier utrzymywał się w powietrzu 20 minut i udowodnił zdumionym widzom, że sny o Dedalu i Ikarze, którzy, jak głosi legenda, lotem ptaka uciekli z niewoli króla Minosa, oblekają się w realne kształty.

W kilka dni później, bo 1 grudnia 1783 r., profesor Akademji Paryskiej, fizyk Charles, opierając się na swych długoletnich naukowych pracach, dokonał drugiego wzlotu ponad Paryżem. Nie był to już balon papierowy, a Charles sporządził go z materji kauczukowej i wypełnił nie ogrzanem powietrzem, a wodorem, przyczem pokrył go siatką, do której przywieszony był kosz z balastem. Charles dokonał swego lotu w towarzystwie mechanika Roberta nad ogrodem Tuilleries, gdzie znajdował się wówczas plac sportowy. Na sąsiednich ulicach i moście na Sekwanie *zgromadził się 400 000 tłum.* Lotnicy wznieśli się w powietrze i po 2 godzinach wylądowali szczęśliwie w odległości 40 klm. od Paryża w miejscowości Nesles. Balon leciał tak nisko, że po drodze lotnicy rozmawiali z napotkanymi wieśniakami, rozpytując się ich o miejscowości, nad któremi przelatywali.

W ślad za balonem podążała kawalkada jeźdźców pod dowództwem hr. de Chartres. Pierwszym, który po wylądowaniu powitał Charles'a był Anglik, nazwiskiem Ferrer. Drżał on ze wzruszenia i zdołał wymówić tylko kilka słów: *„Panie Charles, ja pierwszy!"*, poczem uścisnął dzielnego lotnika.

Charles, wysadziwszy mechanika Roberta, wzbił się powtórnie w powietrze. Balon z lżejszym obciążeniem wzniósł się natychmiast na 3000 — 4000 mtr. w górę. Wrażenie jednak Charles'a było tak silne, że *przysiągł sobie nie robić podobnych eksperymentów,* którego to przyrzeczenia dotrzymał do końca życia.

Nazajutrz rozpoczęły się kłopoty Charles'a. Całe dnie mieszkanie jego oblegane było przez tłumy publiczności i mnóstwo najwybitniejszych osób składało mu wizyty, delegacje składały mu wieńce laurowe i *Charles był na ustach całego Paryża.* Naturalnie nie brakło całej masy ofert małżeńskich i płomiennych listów.

Charles mianowany został członkiem Akademji Francuskiej i stał się nieśmiertelnym.

Nej.

Sygnalizujemy:

XX-a Międzynarodowa Wystawa Automobilowa.

Autoklub Republiki Czechosłowackiej organizuje od 1—9 września r. b XX Międzynarodową Wystawę Automobilową w Pradze.

Wystawa zapowiada się wspaniale, a to dzięki ruchliwości „Autoklubu", który nie szczędzi pracy by wystawa wzbudziła zainteresowanie.

Dla nauki Panom z komitetu **„sławnej"** wystawy polskiej w Łazienkach dodać należy, że otrzymaliśmy list z „Autoklubu" Czechosłowacji z propozycją nadesłania naszego „Autolotu", celem umieszczenia tegoż gratis w pawiljonie prasy specjalnej.

X-ty Kongres Automobilowy.

25—29-go września r. b. odbędzie się w Rzymie. **X-ty światowy kongres automobilowy,** pod protektoratem króla włoskiego Wiktora Emanuela i Mussoliniego. Udział swój w Kongresie zapowiedziały niemal wszystkie kraje europejskie i większość z Ameryki Północnej i Południowej. Organizacja Kongresu spoczywa w rękach Związku włoskich fabrykantów automobili i Automobilklubu Italji.

55 proc. samochodów amerykańskich.

W r. 1927 stwierdzono, iż z krajów, które nabywają automobile amerykańskie, posiada ich całe 100 proc.: Kanada, Boliwja, Nikaragua, Paragwaj, Salwador, Haiti, Hawai, Samoa, Porto-Rico; 99 proc. ogólnej ilości samochodów tworzą wozy marki amerykańskiej w krajach następujących: Guyana angielska, Kuba, Honduras, Meksyk, Nowa Ziemia, Panama; 98 proc. — w Kosta Rica i Guatamali; 97 proc. — w Kolumbji 96 proc.—na Jamajce i Barbadosie; 96 proc.— w Argentynie, Brazylji, Rodezji i Wenezueli; 96 proc. — w Peru; 92 proc.—w Szwecji, w Indjach holenderskich; 88 proc. —w Finlandji; 85 proc.— w Urugwaju, Nowej Zelandji; w Kongo; 80 proc.—w Chili, Danji i Abissynji; 77 proc.— w Indjach brytyjskich, Holandji, Afryce Południowej; 75 proc.—w Norwegji; 69 proc.—w Chinach; 65 proc.— na Łotwie; 64 proc.— w Grecji; 60 proc.— w Gdańsku; 56 proc. — **w Polsce**; 55 proc. — w Islandji i Egipcie, 50 proc.—w Hiszpanji; 42 proc. — w Turcji; 30 proc.— w Belgji; 21 proc.— w Szwajcarji; 20 proc. — na Węgrzech; 16 proc.—w Czechosłowacji; 8 proc.—w Niemczech i Austrji; 3 proc. — we Francji; 2 proc. — we Włoszech.

Ze statystyki tej widać, jak olbrzymi jest zasięg eksportu automobilów amerykańskich, któremu skuteczną tamę stawia tylko kilka krajów europejskich, chroniących swój własny przemysł automobilowy przed zalewem konkurencji amerykańskiej przy pomocy wysokich ceł.

Mas'em Warszawa — Radom, Warszawa — Mława.

Przed kilkoma tygodniami nowopowstała sp. z. o. o. **„Międzymiastowe Autobusy Szybkobieżne — Mas"** uruchomiła pierwsze swe autobusy na linji:

Warszawa — Radom
Warszawa — Mława.

Urządzone z prawdziwym komfortem autobusy marki „Lancia" (karosowane w Polsce) zdołały w ciągu dni kilkunastu zdobyć liczne rzesze zwolenników wygodnej i taniej podróży.

Dla porównania z uciążliwą podróżą koleją podajemy kilka cyfr. Bilet kol. II kl. z Warszawy do Radomia kosztuje 11,60 zł. (podróż trwa 5 godz.) — autobusem „Mas" I kl. 12 zł., II kl. 9 zł. podróż trwa 2,5 godz.

Odjazd „Mas'em" z Warszawy do Radomia: z ul. Senatorskiej 36, o godzinie 8 i 18.30 z zatrzymaniem się przed hotelem „Polonia" i starej rogatce Jerozolimskiej, oraz pięciominutowemi postojami w Grójcu i Białobrzegach.

Odjazd z Radomia do Warszawy: z przed hotelu Rzymskiego o godz. 6.45 i 16-ej z zatrzymaniem się na tych samych przystankach.

Odjazd Warszawa — Mława: z ul. Senatorskiej 36 o godz. 7.30, zatrzymanie sie przed dw. Gdańskim, oraz postojami w Pułtusku 9.10, Makowie 10.05, Przasnyszu 11 i w Mławie 12-tej.

Odjazd Mława — Warszawa: 15.45 ze st. autobusowej przy Starostwie przyjazd do Warszawy o g. 20.15

Umundurowana grzeczna obsługa „Mas'sa" w przeciwieństwie do hałaciarskiej obsługi stukilkudziesięciu innych linji autobusowych („gruchotów") wzbudza zupełne uznanie podróżnych.

Sprzedaż biletów odbywa się w Warszawie; Tow. „Ikar", hot. Europejski tel. 32-23; w Mławie hotel Polski (zarząd Mas'sa — Warszawa, Okólnik 5a tel. 246-33).

Rekord wysokości na aparacie bezsilnikowym.

Dnia 7-go b. m. austrjacki lotnik Bronfeld zdobył rekord wysokości lotu na samolocie bezsilnikowym, żaglowym. Utrzymał się on w ciągu 3 i pół godzin w powietrzu, osiągając wysokość 540 metrów i pobił tem samem ustanowiony poprzednio przez pruskiego nauczyciela ludowego rekord wysokości 420 metrów.



Na prośbę P. Z. M. umieszczamy poraz drugi dwie poniższe wzmianki. (Red.)

I-szy Motocyklowy Konkurs Turystyczny.

Celem zainteresowania członków klubów zrzeszonych w P. Z. M. turystyką motocyklową, Zarząd P. Z. M. ogłosił *I-szy Motocyklowy Konkurs Turystyczny, trwający od 1 lipca do 15 listopada 1928 r.*

Do konkursu dopuszczeni są wszyscy członkowie klubów zrzeszonych w P. Z. M., przyczem posiadanie licencji sportowych (zawodnika lub kierowcy) nie jest wymagane.

Zadaniem tego konkursu jest przejechanie, w czasie wyżej podanym, jaknajwiększej ilości kilometrów w celach turystycznych (teren konkursu obejmuje całą Europę).

Dla przeprowadzenia kontroli, uczestnicy winni przed każdym wyjazdem wziąć kartkę turystyczną z klubu, a po powrocie zwrócić ją wypełnioną.

Klasyfikacja odbywać się będzie w ten sposób, że za każdy przejechany kilometr liczyć się będzie 1 punkt; za opis wycieczki do 30 punktów wg. uznania Komisji Sportowej P. Z. M.; za fotografję do 10 punktów w zależności od jakości wykonania i treści; za mapkę trasy wycieczki z zaznaczeniem rodzaju drogi, miejsc niebezpiecznych, stacji benzynowych, warsztatów reparacyjnych i t. d. do 50 punktów w zależności od długości trasy i jakości wykonania.

Klasyfikacja będzie ułożona wg. sumy uzyskanych punktów. W razie równej ilości punktów pierwszeństwo ma mniejszy litraż motocykla—w razie równego litrażu—motocykl pojedyńczy, w razie jednakowej kategorji—kilometraż najdłuższej wycieczki.

Klasyfikację ogólną oraz w poszczególnych kategorjach i klasach motocykli przeprowadził P. Z. M. (regulamin sportowy P. Z. M. załącznik Nr. 5, art. 2)

W drugiej połowie listopada nastąpi ogłoszenie wyników oraz rozdanie nagród.

1-szą nagrodę P. Z. M. oraz odnośny dyplom otrzyma klub, którego członkowie razem osiągną największą ilość punktów.

2-gą i 3-cią nagrodę P. Z. M. z odnośnymi dyplomami, kluby, których członkowie zajmą wg ilości punktów 2-gie i 3-cie miejsce.

Motocyklista, który otrzyma największą ilość puuktów—1-szą nagrodę P. Z. M. i tytuł „najdzielniejszego turysty motocyklowego Polski na rok 1928" i odnośny dyplom.

Dalszych 10 motocyklistów wg kolejności klasyfikacji otrzymają nagrody P. Z. M. i tytuł „dzielnych turystów motocyklowych".

Specjalne nagrody będą ogłaszane, wraz z regulaminem tych nagród, w miarę ich zaofiarowywania.

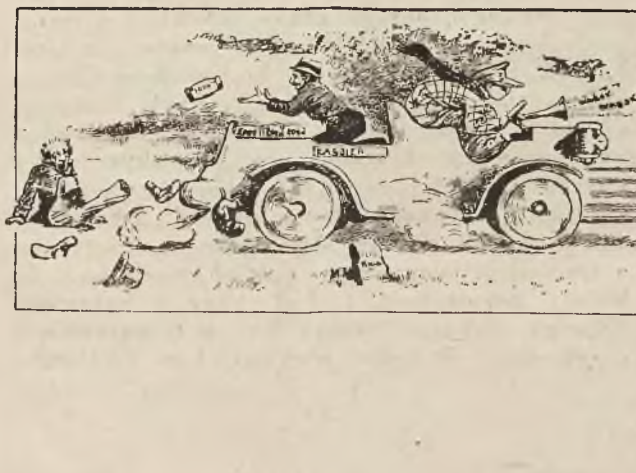
Komunikat P. Z. M.

Polski Związek Motocyklowy organizuje w dniu 9 września 1928 r. na obwodzie szos pod Grudziądzem Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na szosie na rok 1928.

Wyścigi te będą dostępne dla motocykli pojedyńczych w 6-ciu klasach: 175, 250, 350, 500, 750 i 1000 cm^3 dla pierwszych 2-ch klas trasa wyniesie 240 klm., t. j. 24 okrążeń, dla wyższych klas 300 klm., t. j. 30 okrążeń. Dalsze informacje o tych wyścigach zamieścimy w następnym numerze.

— 18 —

czytelników „Autolotu" już bezpłatnie uczęszcza do znanej **Szkoły Kierowców Samochodowych inż. B. Froma,** Warszawa, Hoża 35. Następne dwa bony otrzymają ci czytelnicy, którzy będą w posiadaniu Nr. 10 naszego tygodnika, bez numeracji stronic.



W wklęsłym lusterku:

ŚWIADECTWO LEKARSKIE.

Na całym świecie, każdy pragnący uzyskać świadectwo szoferskie, musi wykazać umiejętność w swoim zakresie i to władzom bezpieczeństwa najzupełniej wystarcza.

Tak jest na całym świecie, ale całkiem odwrotnie jest w Warszawie. Ludzie, którzy siedzą przy biurkach i zamiast mieć przepisy w głowie, trzymają głowy w przepisach, myślą tylko o tem, coby tu jeszcze wymyśleć, ażeby usprawiedliwić swą rację bytu.

Otóż w swoim czasie wymyślili ci specjaliści specjalne świadectwo lekarskie, niezwykłą osobliwość, którą każdy może za kilkadziesiąt groszy kupić u woźnego w Wydziale Ruchu i dokładnie obejrzeć.

Niewtajemniczonym czytelnikom możemy zakomunikować, że są tam takie rubryki, jak odpowiedź „czy badany nie cierpiał na ruchy tułowia", „czy nie miał ataków epilepsji", „padaczki", „tańca św. Wita" i innych. Na niedorzeczne te pytania musi odpowiedzieć sam kandydat na kierowcę, i oprócz tego poddać się badaniom lekarza.

Na co to komu potrzebne i co to komu pomoże, odpowie nader przejrzyście codzienna rubryka wypadków samochodowych w każdem piśmie warszawskiem, gdzie mowa jest o samochodach, prowadzonych przez ludzi, już zbadanych, jako niecierpiących na pląsawicę, marskość wątroby, podagrę, pęcherz i trądzik (acne).

Mimo wszystko schemat badania lekarskiego uważany za niekompletny, bo autor tego dziwolągu „prawodawca" nie przewidział że o stanowisko kierowców będą się także ubiegały kobiety. Stąd brak w schemacie całej rubryki chorób kobiecych, jak „menstruatio gravis", „tyłozgięcie szyjki", „niedrążność jajowodów" lub „brak pokarmu". Ale choćby kołowaci referenci pisali te wszystkie choroby, to gdzież są jeszcze cierpienia właściwe wiekowi dziecięcemu tudzież głębokiej starości!

Gdzież „ognipiór", „koklusz" „odra", „łupież", gdzież, jeżeli idzie o starców „schnięcie mlecza pacierzowego", „podagra", „artretyzm", „reumatyzm" i t. d.

Gdzież cierpienia właściwe pewnym tylko klimatom, jak szkorbut i trąd i czemu zapomniano o tak popularnym niedomaganiu kiszki, zwanej przez lekarzy „rectun", jak hemoroidy?

Przypuśćmy jednak, że to wszystko urzędnikom „kołowym" nie mogło przyjść do głowy. Trudno! Z pustej stodoły wróbel nie wyleci. Ale czemu w tych zakamarkach kancelaryjnych, czemu tam właśnie zapomniano o cierpieniu, które chyba mieszkańcom ich nie może być obce i dlaczego w rubrykach schematu lekarskiego nie wymieniono aberacji umysłowej t. zw. popularnie „braku piątej klepki".

Chociaż choroba ta nie przeszkadza jak widać biurokratom, to jednak wśród kandydatów na kierowców stanowić powinna o zupełnej dyskwalifikacji.

Tees.

Jako dalszy ciąg zapowiedzianej korespondencji zakładów S. E. V. zamieszczamy list nadesłany nam w dniu 16-go b. m. (Red).

S. E. V. *Issy, dnia 15. VIII. 28 r.*

Do

Redakcji **„Autolotu"**

w Warszawie.

Pozwalamy sobie przesłać WPanom zapowiedzianą fotografję przedstawiającą porucznika Lasalle i adjutanta szefa Duroyon, przed aparatem wojskowym na którym odbyli z powodzeniem **„Raid Gwiaździsty"**.

Trasa tego raidu była następująca:

7-go lipca — **Paryż** — **Oslo** (1.700 km.)
8 „ „ — **Oslo** — **Paryż** z szybkością przeciętną 206 km. na godz.
9 „ „ — **Paryż** — **Madryt** i zpowrotem (2,200 km.) z szybkością przeciętną 184 km. na godz.
10 „ „ — **Paryż** — **Warszawa** i z powrotem (2700 km.) z szybkością przeciętną 195 km. na godz.
11 „ „ — **Paryż** — **Rzym** i z powrotem (2400 km) z szybkością przeciętna 200 km. na godz. i 203 na godz. z przelotem nad Alpami na wysokości 5 000 mtr.
12 „ „ — **Paryż** — **Lizbona** i zpowrotem (1,500 km.)

Ci dwaj piloci w doskonałej formie odbyli drogę łączącą Paryż z pięcioma europejskiemi stolicami, przebywając łącznie 14.000 km. w ciągu 72 godzin, t. j. po 2.285 km. dziennie.

Lot ten porucznik Lasalle i Duroyon odbyli na wojskowym aparacie Potezie XXV z motorem Lorraine 450 konnym, zaopatrzonym w magneta S. E. V. typu H-12, które wykazały w całości swoje zalety.

Dedykcja na fotografji, którą załączamy wskazuje najlepiej uznanie porucznika Lasalle i Duroyon jakie oni żywią do naszych magnet.

Mamy nadzieję iż WPanowie zużytkują tą fotografję - dokument, umieszczając ją na łamach Ich poczytnego pisma, podobnie jak poprzednie, za co z góry dziękujemy, zaznaczając iż chętnie będziemy służyli informacjami i dopełnieniami w każdej chwili.

Raczą WPanowie przyjąć i t. d.

(—) Naczelny Dyrektor
Zakładów S. E. V.
Issy - France



Model jednokołowego motocykla.

Azor i Medor

Piesek z pieskiem, pod Warszawą,
Wyłożywszy brzuchy strawą,
rozmawiały sobie o tem,
jak to bywa z samolotem.

— Obrzydliwstwo, mój Azorze!
szczekaj nań — nic nie pomoże!
Trzeba brać po sobie uszy,
bo szczekanie każde zgłuszy...

— Święta prawda, mój Medorku!
Ot, zeszłego może wtorku
ległem sobie sobie spać na sianie,
właśnie przy aeroplanie.

Ledwom trochę przymknął powiek,
zjawił się skórzany człowiek...
Zawarczało... Więc ja — szczekać!
On — do środka i uciekać!

Hau, hau, za nim!... Wiesz mój drogi:
pozbijałem cztery nogi,
pozrywałem i pazury,
a on uciekł mi nad chmury!...

Tchórz! Bezwstydny!...
I tak dalej.
Mocno go skrytykowali.
Wtem — zawarczał motor w górze...
Oba pieski znikły w dziurze!

*

Psim prawdziwie poszli torem
cny Azorek z cnym Medorem,
bo natura psia jest zdolną
szczekać, kiedy gryźć nie wolno.

Ajax.

Produkcja kauczuku.

Osiemnaście lat wstecz świat potrzebował rocznie tylko 85,000 ton kauczuku, czyli gumy, w 1926 r. zapotrzebowanie to wzrosło do 600,000 ton. Przyjmując pod uwagę prędkość wzrostu zapotrzebowania, łatwo jest obliczyć, iż za dwa lata, t. j. w r. 1930, wyniesie ono do 800.000 ton.

Liczba samochodów zwiększa się z dnia na dzień. Na początku roku bieżącego liczono 27 i pół miljona maszyn kursujących po całym globie. Poza przemysłem automobilowym jest jednak szereg innych gałęzi, które mają do czynienia z kauczukiem.

Podczas siódmej wystawy międzynarodowej kauczuku, która odbyła się w Paryżu, firma londyńska „Rubber Grower's Association" wystawiła dom, w której większość części była zrobiona z kauczuku. Dywany, obicia ścian w łazience, a nawet meble wykonane z ebonitu, t. j. kauczuku wulkanicznego, zawierającego znaczną dozę siarki.

Dla anglików, trzymających w swych rękach nici handlu kauczukiem, zjawia się doskonała okazja do wzięcia rewanżu od kuzynów z za oceanu, jako rekompensaty za wyśrubowane procenty, płacone ostanim od długów wojennych. Dla Stanów Zjednoczonych pozostają zatem dwa rozwiązania: albo postarać się jaknajprędzej o własny kauczuk, albo też przytrzeć nieco rogów kuzynom z drugiej półkuli.

Czy uda się amerykanom wytworzyć własne plantacje kauczuku? Przyszłość pokaże W każdym razie inicjatywa i wysiłki w tym kierunku są bardzo znaczne. Henryk Ford, zakupił ogromne tereny w Brazylji, pod uprawę kauczuku.

Amerykańska kompanja *United States Rubber &* nabyła rozległe terytorjum na wyspie Sumatrze, i zasadziła je całkowiecie drzewami gumowemi.

Liczba gatunków drzew, dających kauczuk, jest bardzo ograniczona. Gatunek drzewa *hevea*, pochodzenia brazylijskiego daje kauczuk najlepszej jakości.

Drzewo to, dość wysokie, posiada korę z której po nacięciu, wycieka płyn mleczny, zbierany do specjalnych naczyń.

Nacięcie, robione nożem, posiada grubość 1—2 milometrów. Zazwyczaj robi się je codziennie rano, przed wschodem słońca. Płyn ten zebrany do naczyń szerokich, lecz płytkich, zostaje wystawiony na działanie powietrza, otrzymując jednocześnie dodatek w postaci kwasów, ułatwiających proces ścinania się. W ten sposób powstaje elastyczna masa, która po przepuszczeniu przez walce, przedstawia arkusze prostokątne, podlegające następnie myciu. Arkusze wreszcie są pozostawione na powietrzu, lub też umieszczone w pomieszczeniach, ogrzewanych łupinami od orzechów kokosowych, gdzie pozostają aż do wyschnięcia.

Z każdego drzewa można otrzymać rocznie od 1 do 4 kilogramów kauczuku w zależności od wieku rośliny i warunków klimatycznych.

Doskonały gatunek gumy daje również *guayule*, co znaczy właśnie w języku azteków drzewo gumowe. Jest to krzak nie przewyższający wzrostem jednego metra. Udaje się przeważnie na terytorjach bezpłodnych i pustych, tam gdzie inna roślinność ginie.

Krzak ten był znany tubylcom meksykańskim jeszcze przed najazdem hiszpanów. Otrzymywali oni zeń gumę, z której wyrabiali piłki do gry. Racjonalna eksploatacja *gaygule* zaczęła się już w roku 1888, dzięki prostej manipulacji, jaka wystarcza w danym wypadku, przyczem naśladowano w zasadzie sposób miejscowy. Po wymyciu krzaków w wodzie bieżącej, rozgniata się je za pomocą walców, poczem otrzymaną masę puszcza się na wirownicę, wskutek czego oddziela się guma. Następuje wreszcie oczyszczenie czyli rafinacja produktu.

W przemyśle tym, w Meksyku, amerykanie mają 65 miljonów dolarów.

Jest to suma znikoma, w porównaniu z tą, jaką corocznie muszą płacić yankesi anglikom za kupowany u nich kauczuk. Anglja dzięki swym licznym kolonjom, trzyma obecnie i zapewne długo będzie jeszcze trzymać w swych rękach kontrolę nad rynkiem kauczukowym świata.

Niejednokrotnie były czynione próby w celu wytworzenia stucznej, czyli t. zw. syntetycznej gumy, a kilka miesięcy wstecz dzienniki amerykańskie donosiły, iż w Nowym Yorku powstało duże towarzystwo akcyjne dla eksploatacji patentu na wyrób stucznej gumy.

Wynalazcą miał być — nie mniej nie więcej — aktor teatralny.

Wszelkie pogłoski tego rodzaju są jednak przyjmowane z wielką rezerwą. Było ich zresztą wiele w ciągu ostatnich lat.

W swoim czasie np. gazety niemieckie podały, jako niezbity fakt, wynalezienie stucznego kauczuku.

Z początku chodziło o kauczuk wulkanizowany, który miał posiadać dostateczne własności izolacyjne odporność na ciepło i nie wiele różnić się od gumy naturalnej. Później zaczęto mówić o syntetycznym kau-

czuku, który miał posiadać nawet elastyczność produktu naturalnego. W końcu okazało się, że wszelkie kauczuki syntetyczne nie mają zasadniczej cechy produktu naturalnego, t. j. elastyczności, pomimo próby włączania w ich skład różnych olei i materji. Wysiłki w kierunku wynalazczości nie ustają i w Stanach Zjednoczonych, dla których sprawa posiadania taniej gumy jest w wyższem stopniu żywotną.

W ostatnich czasach nawet włosi myślą o założeniu własnych plantacji do czego przypuszczalnie nadawałyby się ogromne a puste terytorja w ich kolonjach afrykańskich, mianowicie w Trypolitanji i Cyreneice.

Kauczuk stał się niezbędnym produktem dla ludzkości, tem samem może stać się pewnego dnia kością niezgody między narodami Europy.

N. F.

Wypadki i zdarzenia:

Można stać się przesądnym.

Prowadząc w „Autolocie" niniejszą rubrykę; — zeszłym numerze podkreśliliśmy z zadowoleniem brak katastrof samochodowych i bezpośrednio po tem przez cały długi tydzień sypały katastrofy jak z worka. W chwili gdy numer był na maszynie otrzymaliśmy wiadomość o katastrofie autobusowej między Brześciem a Tomaszowem. Ranne w niej zostały trzy osoby, aresztowano kierowcę, jednakowoż nie można było ustalić konkretnej przyczyny wywrócenia się autobusu. Prawdopodobnie „znarowił się" sam. Jest to jeszcze jedno ostrzeżenie, iż nasza komunikacja autobusowa wymaga koniecznego uzdrowienia.

Jeszcze autobusy.

Druga katastrofa autobusowa zdarzyła się następnego dnia w Poznańskim pod Szamotułami, gdzie autobus wpadł na kupę piachu, a następnie na drzewo. Rannych w katastofie zostało 16 osób, cała zaś wina leży po stronie kierowcy, który zasnął przy kierownicy. Czy tylko winien jest tutaj kierowca, Być może, — w każdym razie najłatwiej go oskarżyć. Jenakowoż byłoby barozo ciekawe, czy kierowcy autobusów nie są przypadkiem przemęczeni pracą. Wydaje się nam, że ten moment wpływa w dużej mierze na procent katastrof samochodowych.

Znowuż katastrofa z koniem i śpiącą kobietą na koźle, podobna do niedawnej pod Warszawą. W okolicach Sosnowca autobus usiłował wyminąć jadący na przeciw wóz chłopski. W ostatniej chwili konie stanęły dęba i zagrodziły wozem drogę, wobec czego autobus wpadł na wóz, przepoławiając go. W rezultacie wypadku zostało rannych lżej lub ciężej 6 pasażerów, kobieta zaś drzemiąca na wozie wyszła cudem cało. Widocznie drzemka chroni woźniców od uszkodzeń, ponieważ w tygodniu zeszłym stało się podobnie.

Autobusy zagranicą.

Narazie dość smutnych wiadomości o autobusach krajowych, a warto zato wiedzieć, że między Londynem a Liverpoolem wprowadzono pierwszy raz w życiu autobusy sypialne z miejscami na dwanaście osób. Kiedy będzie tak u nas?

Nieco o samochodach.

I znowuż tragedja pod Poznaniem niedaleko Kostrzynia, tragedja zakończona śmiercią dwu osób i dwie ciężko ranne. Samochód „Ford" wymijając inny samochód. Prawdopodobnie wskutek wielkich tumanów kurzu, które zasłoniły przestrzeń, wpadł na drzewo. Kierowca i jedna z pasażerek zabici na miejscu, właściciel samochodu p. Waberski i jego siostra bardzo ciężko ranni.

Dalej pod Bydgoszczą, na szosie Tuchola — Mędromierz, samochód wymijając furmakę wpadł również na drzewo, rozbijając się doszczętnie i powodując ciężkie obrażenia dwu jadących osób.

Województwo Poznańskie i Pomorskie miały wyjątkowe powodzenie w katastrofach podczas ubiegłego tygodnia. W okolicy Inowrocławia samochód ciężarowy wjechał na drzewo. Ofiarą padł robotnik Guza, który zginął na miejscu, kierowca wyszedł bez szwanku.

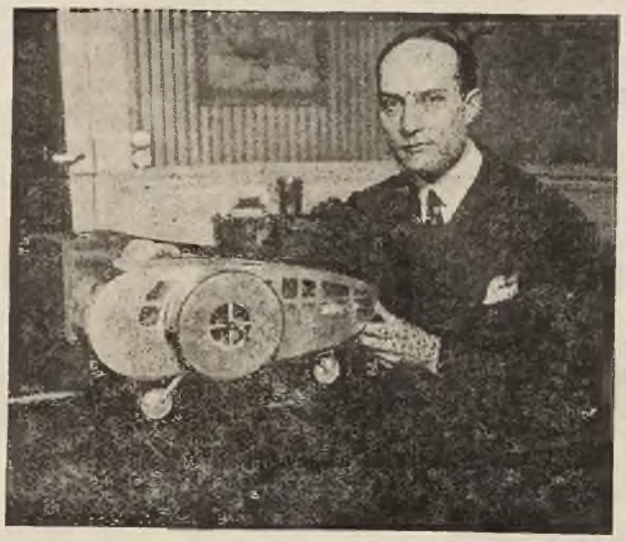
Przejdźmy teraz na teren bliższy, do Warszawy. Znów było naogół spokojnie, i byłoby nawet całkiem obyło się bez poważniejszego zdarzenia, gdyby nie sobotnia katastrofa przy zbiegu Książęcej i Rozbrat, skutkiem zatoru przez dwa jadące tramwaje, zderzył się samochód prywatny z taksówką. Zderzenie było tak silne, że wywróciło taksówkę. Na szczęście wypadek, który mógł być o wiele poważniejszy spowodował tylko potłuczenie dwu pasażerek taksówki. Kierowcy wyszli cało, kierowcę prywatnego auta zatrzymano.

W międzynarodowym wyścigu tatrzańskim zderzyły się dwa samochody Steyr i Dodge bez wypadku w ludziach. Wozy poważnie uszkodzone.

I znów autobusy i wozy.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że na szosie do Kalisza zderzył się autobus z furmaką, skutkiem panujących na szosie ciemności. Skutkiem zderzenia poniósł śmierć woźnica, szofer ranny, również zabite dwa konie. Czy sprawa komunikacji autobusowej i ciągłych zderzeń z furmankami nie woła o konieczną i szybką sanację w tej dziedzinie komunikacji?

W rejonie katastrow lotniczych spokój.



Model samolotu unoszącego się w górę pionowo i jego wynalazca.



„WULKAN"

Zakład Wulkanizacyjny opon i dętek samochodowych

F. MAZURKIEWICZ i E. DZIKOWSKI

Warszawa Hoża 33 róg Marszałkowskiej Tel. 418-30.

Wykonywa wszelką reparacje. **Nakładanie protektorów fabrycznych.**

SPRZEDAŻ OPON i DĘTEK WSZYSTKICH MAREK FABRYCZNYCH.

Zakład czynny od 8 rano do 19 wieczór bez przerwy. Na wezwanie telefoniczne przysyłamy po odbiór zamówienia.

Wjazd od podwórza. **Wjazd od podwórza.**

Elektrotechnika Samochodowa

„MAGNET" Sp. z o. o.

Z. POPŁAWSKI

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFON 19-31

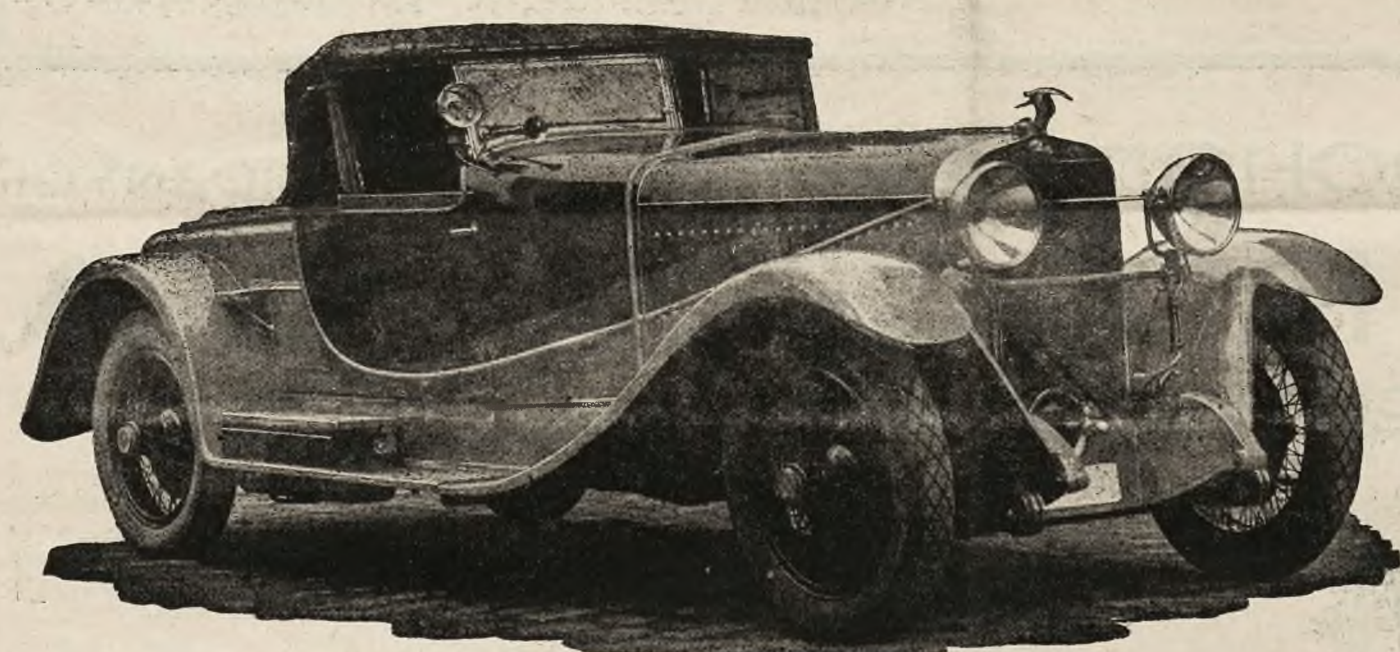
Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

Największe Warsztaty Reperacyjne.

Naprawa wszelkich typów i marek:

Magnet, Dynamomaszyn, Starterów, Akumulatorów i t. d.

Wykonanie solidne, ceny niskie. W ciągu 1927 r. naprawiono: **2466** magnet, **1638** dynamomaszyn, **1864** akumulatorów i **obsłużono** około **10,000** klijentów.



„Skoda-Auto"

Samochody „Skoda-LK".

turystyczne i ciężarowe.

Samochody luksusowe:

„Skoda-Hispano-Suiza"

Akcesorja samochodowe.

Salon Samochodowy

Warszawa, Mazowiecka 11, tel. 309-59.

POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY: Warszawa, Królewska 10, tel. 10-44.

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SYST. „TUDOR" S. A.

WARSZAWA, ul. ZŁOTA 35.

Telefony: 404-94, 17-45, 121-74 i 329-46.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, ul. Błonia 7. Telefon 13-77.
Poznań, ul. Mostowa 4a. Telefon 11-67.
Lwów, ul. Nabielaka 21. Telefon 52-35.

POLECAJĄ SWOJE ZNAKOMITE AKUMULATORY STARTEROWE

SPRZEDAŻ NA MIASTO ST. WARSZAWĘ W FIRMIE

„MAGNET"

Warszawa, ul. Hoża Nr. 33

Telefon 19-31.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

KLISZE WYKONANO W ZAKŁADACH CYNKOGRAFICZNYCH „PRASOWA AJENCIA REKLAMOWO-ILUSTRACYJNA", WARSZAWA, PL. TRZECH KRZYŻY 18, TEL. 235-85.

Redaktor: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: J. SCHOLTZ